



Northern Pipeline Agency
Canada

Administration du pipe-line du Nord
Canada

BOREAL INSTITUTE
LIBRARY

BOREAL INSTITUTE
LIBRARY

JUL 11 1979

For Release at 1 p.m. EDT

Friday, July 6, 1979

NOTES FOR REMARKS BY THE HON. MITCHELL SHARP,
COMMISSIONER OF THE NORTHERN PIPELINE AGENCY,
TO THE KIWANIS CLUB OF OTTAWA,
JULY 6, 1979.

Rec'd: July 11/79
Order No: Free
Price:
Acc. No: Northern Pipeline
Agency

P.O. Box 1605, Station B
Ottawa, Ontario
K1P 5A0

B.P. 1605, succursale B
Ottawa (Ontario)
K1P 5A0

POLAR
PAM
120

POLARPAM

Pam: 042[Sharp, M.] 6/7/79

Mr. Chairman, in the course of reflecting on what I might say to you during my remarks today, I recalled that the motto of the Kiwanis Club is short, to the point, and very apt - "We build".

I was particularly struck by that motto because those of us involved with the Northern Pipeline Agency must constantly remind ourselves - and sometimes others - that we don't build.

Our role as a regulatory body is to oversee the planning, construction and initial operation in Canada of the Alaska Highway gas pipeline, the largest, privately initiated civil project of its kind ever undertaken anywhere in the world - a joint Canadian-U.S. undertaking that may eventually span a distance of some 5,500 miles to carry the Arctic gas reserves of the two countries to southern markets.

The job of actually building and running this system in Canada, however, does not rest with the Agency but with the Foothills group of companies that have been granted certificates of public convenience and necessity by Parliament through the Northern Pipeline Act. A similar responsibility has been assigned to another group of companies by Congress to build the U.S. portions of the system in Alaska and the lower 48 states.

It occurs to me that you might find it of interest if we're to try to provide some perspective on the relationship between this mammoth venture to the over-all energy situation confronting North America, to indicate just where the project stands today, and to outline the nature of the role assigned to the Northern Pipeline Agency by Parliament.

Some of you may recall that the promising potential of the Far North as a rich source of petroleum was first borne out by the discovery of what turned out to be substantial reserves of oil and gas at Prudhoe Bay in Alaska in 1968. The first major discovery of petroleum in the Canadian Arctic followed two years later - in the area of the Mackenzie Delta. A number of companies quickly became involved in developing several alternative plans for the building of oil and gas pipelines to transport these reserves to market.

... 2

While all of these developments were, of course, of considerable interest, it was only after the outbreak of renewed warfare in the Middle East in 1973 that they began to take on critical new significance. This was first underlined by the quadrupling of world oil prices that took place within the space of a few short months and the embargo placed on deliveries to a number of western industrial nations.

At the time these events were the cause of considerable economic disruption around the world, particularly in the more developed countries. Gradually, however, it began to become apparent that they were only symptomatic of a crisis of global dimensions that was developing as a result of an impending shortage - even at much higher cost - of new petroleum reserves to satisfy the world's constantly growing demands.

Governments everywhere have recognized the urgent need to respond to this impending crisis by doing everything possible to increase their energy sufficiency by reducing consumption and expanding their own domestic supplies. But the development and implementation of practical policies to achieve this objective in North America has, at times, been slow and uneven.

In 1969, a group of companies came together to plan the construction of a pipeline to carry oil from Prudhoe Bay to a port at Valdez on the southern coast of Alaska, from which it was to be carried to market by huge tankers. Because of a variety of legal, social, environmental and engineering problems, it was not until 1973 that work on the pipeline finally commenced and it was not until June, 1977, that oil first began to flow through the system. Even now, however, decisions still remain to be taken on how the oil will be transported to the mid-western U.S. states where it is most urgently required - with two of the outstanding alternatives involving overland systems through Canada.

A variety of proposals for transporting American and Canadian gas in the Arctic first came under consideration by regulatory agencies in the two countries around 1974-75. As many of you will recall, the culmination of this process was an intensive round of negotiations between the Canadian and U.S. governments in the summer and early fall of 1977 which led to an agreement to take all necessary steps to facilitate the construction by private interests of the Alaska Highway gas pipeline.

This provided for the building of a main-line system capable of carrying up to 2.4 billion cubic feet of natural gas a day from Prudhoe Bay through a 4,800-mile system extending through Alaska, the Yukon Territory, Northeastern British Columbia to a point some 160 miles north of Calgary, Alberta, where a western and eastern leg will move supplies to the western and mid-western U.S. states. In addition, the agreement provides Canada with the right to build a lateral of more than 700 miles from the Mackenzie Delta area to connect with the trunk system at Whitehorse as and when required to transport up to 1.2 billion cubic feet of gas a day to Canadian markets.

For both countries, the ability to gain early access to their substantial reserves in the western Arctic is immensely important because for many uses natural gas can be readily substituted for the foreign oil supplies on which each - but particularly the United States - is at present heavily dependent. Based on reserves already established at Prudhoe Bay of some 26 trillion cubic feet, it is estimated that the Alaska Highway gas pipeline could supply around five per cent of U.S. demand by the mid-1980's. While Canadian reserves of around 5.3 trillion cubic feet in the Mackenzie Delta are smaller in absolute terms, they are significantly larger in relation to our consumption. Even if deliveries did not exceed 700 million cubic feet per day by the middle of the next decade, they could still supply more than 10 per cent of Canada's estimated demand in that period.

The current shortages of gasoline and diesel fuel being experienced in the United States and some other nations, together with the further sharp increases that have taken place in world oil prices, are painful evidence of the precarious energy situation that confronts us all. It is true that to some extent the current problems stem from what may be temporary factors - particularly the disruption of oil supplies from Iran. But I believe that in no small measure it is a case of the future casting its shadow in the present.

The ability of the United States to gain access to a large and secure new source of energy within its own domain at costs which over the longer term will be more than competitive with alternative sources of supply is important both as a means of increasing its own sufficiency and reducing the growing burden of petroleum imports on its international

balance of payments. Quite obviously gas from Alaska is by no means a total solution to the energy problems of the United States, but it has significant contribution to make to their resolution.

While Canada's capacity to tap its own reserves of gas in the Western Arctic may be somewhat less pressing than in the United States, the difference is only one of degree rather than of kind. If we are to increase our own energy sufficiency, it is also important for us to be in a position to gain access to those supplies as and when they are required to meet our own growing energy needs.

Well, Mr. Chairman, against this background you all might well wonder why - if the situation is as urgent as I have suggested - a delay of at least some two years has been encountered in proceeding with the Alaska Highway pipeline project and, indeed, why some sceptics on both sides of the border are questioning whether it will ever be built within the foreseeable future.

Having been the Deputy Minister of Trade and Commerce under the late C.D. Howe, I recall that similar scepticism surrounded the building of the proposed TransCanada pipeline. To those who are so inclined, every problem presents an insurmountable obstacle - and in the case of the Alaska Highway project there has been no shortage of problems. As I see it, however, problems represent challenges to be overcome.

I am sure that many of you will recall, for example, that for more than a year after the pipeline agreement between Canada and the United States was signed, Congress remained deadlocked over legislation to establish a new gas pricing regime that was an essential prerequisite to the development of the undertaking. That problem was met and overcome with the eventual passage of the necessary legislation in October, 1978.

New hurdles soon began to loom up over the horizon, however. There were delays by the Administration in introducing legislation in Congress to establish the Office of the Federal Pipeline Inspector, which will assume a role in the United States similar to that of the Northern Pipeline Agency in Canada. The resolution of a number of complex and difficult regulatory issues - many of which involve the breaking of new policy ground and bear in a fundamental way

balance of payments. Quite obviously gas from Alaska is by no means a total solution to the energy problems of the United States, but it has significant contribution to make to their resolution.

While Canada's capacity to tap its own reserves of gas in the Western Arctic may be somewhat less pressing than in the United States, the difference is only one of degree rather than of kind. If we are to increase our own energy sufficiency, it is also important for us to be in a position to gain access to those supplies as and when they are required to meet our own growing energy needs.

Well, Mr. Chairman, against this background you all might well wonder why - if the situation is as urgent as I have suggested - a delay of at least some two years has been encountered in proceeding with the Alaska Highway pipeline project and, indeed, why some sceptics on both sides of the border are questioning whether it will ever be built within the foreseeable future.

Having been the Deputy Minister of Trade and Commerce under the former Minister of Trade and Commerce, I am sure that many of you will recall, for example, that for more than a year after the pipeline agreement between Canada and the United States was signed, Congress remained deadlocked over legislation to establish a new gas pricing regime that was an essential prerequisite to the development of the undertaking. That problem was not and overcome with the eventual passage of the necessary legislation in October, 1975.

I am sure that many of you will recall, for example, that for more than a year after the pipeline agreement between Canada and the United States was signed, Congress remained deadlocked over legislation to establish a new gas pricing regime that was an essential prerequisite to the development of the undertaking. That problem was not and overcome with the eventual passage of the necessary legislation in October, 1975.

However, there were delays by the Administration in introducing legislation in Congress to establish the Office of the Federal Pipeline Inspector, which will assume a role in the United States similar to that of the Northern Pipeline Agency in Canada. The resolution of a number of complex and difficult regulatory issues - many of which involve the breaking of new policy ground and bear in a fundamental way

on the ability of the pipeline companies to secure private financing for the project - also proved more time-consuming than originally expected. These included questions as to the design of the system in Alaska and its location in relation to the oil pipeline which it will parallel from Prudhoe Bay to a point near Fairbanks, the nature of the tariff system to be established, the rate of return formula to be applied on equity as an incentive for holding down expenditures, and the allocation of the costs of processing gas as between the companies that produce it and those that distribute it to markets in the lower 48 states.

Congress has now approved the Administration's proposal for the establishment of the Office of the Federal Pipeline Inspector and the outstanding regulatory issues are being tackled by the authorities with a considerable sense of urgency.

Within the past few months, there have been some other significant developments south of the border which have major implications for the project. Despite the outstanding regulatory issues that remain to be resolved, Exxon, one of the leading holders of gas reserves in Prudhoe Bay, has entered into agreements with three distributors for the disposal of all its existing supplies over a 20-year period. More recently, American Natural, a major U.S. distributor, disclosed that it was seeking to negotiate entry into the consortium of companies involved in building U.S. segments of the pipeline.

In Canada, much of the focus of attention over the past several months has been on a proposal for the so-called "pre-building" of the southern segment of the Alaska Highway project in this country to provide for the initial transportation of Alberta gas for export to the United States. This proposal is one of several to be considered by the National Energy Board during a series of hearings that are to begin next week and run through into the fall. Undoubtedly one of the major considerations before the Board will be whether Canada has sufficient surplus gas supplies available to make the pre-building of the southern system economically feasible.

I have, of course, no desire to attempt to pre-judge the conclusions of the Board. It is of some significance, however, that a number of the backers of competing export proposals have recently swung their support behind the pre-building of the Alaska Highway system. Perhaps the most notable is TransCanada, which has agreed to become a partner in the Foothills project and is also seeking to obtain a significant interest in the Northern Border Company which will build the eastern leg of the pipeline to the mid-western U.S. states.

Pre-building of the system could have a number of important advantages. It would provide an outlet for what is sometimes referred to as the gas "bubble" currently existing in Alberta. It would facilitate private financing of the entire project. And by spacing out construction of the entire project in this country, it would help to ensure a high Canadian input. But pre-building will only be permitted if there are adequate assurances that the entire project will proceed as expeditiously as possible.

While it may not appear so from scanning scattered newspaper headlines, I believe that considerable progress is being made on a number of fronts in drawing together the many inter-locking pieces required to convert pipeline blueprints into a functioning reality.

Certainly insofar as the Northern Pipeline Agency is concerned, we have no choice but to assume that reality will be realized and to meet the responsibilities assigned to us by Parliament accordingly.

Under the mandate provided through the Northern Pipeline Act, the Agency is required as part of its mandate to facilitate and expedite the planning and construction of the project in Canada. It was created as what has come to be termed a "single window" for the purpose of exercising virtually all of the regulatory powers of the federal government that have a bearing on construction of the system by the Foothills companies. The Agency is also required to do everything possible to co-ordinate the activities of other federal departments and agencies, and those of provincial and territorial governments, which are related to the undertaking directly or indirectly.

As I emphasized at the outset of my remarks, it is not the function of the Agency to build the pipeline system in Canada. But experience with the building of the Alyeska oil pipeline in Alaska clearly demonstrated the heavy costs and disruption that can result from a lack of co-ordination and co-operation among the many departments and agencies of different levels of government that are inevitably involved in a project of this nature.

In addition to this responsibility for facilitating and expediting the Alaska Highway gas pipeline project, the Agency has another basic responsibility - that of ensuring that the pipeline is built and operated in a way that will yield the maximum economic and industrial benefit for Canada with the least adverse impact possible on people and the environment in which they live. This role also grew out of the Alyeska experience, which demonstrated the potentially serious consequences of such a massive undertaking - in the absence of proper precautions - for northern people unaccustomed to large-scale industrial development, for the limited infrastructure that supports their society, and for the fragile environment of the North.

It will be apparent that the potential exists for some conflict between these twin objectives. But with thorough planning of all aspects of the project well in advance, I am confident that it will prove possible to strike a reasonable balance between the two.

Earlier in my remarks, I indicated that gradually all of the legislative and regulatory pieces that are essential to proceeding with the project are being put into place. The ultimate test then to be faced is the private financeability of the project. It has been recognized from the beginning that assembling the massive amount of private funds required to finance one of the largest such ventures ever undertaken anywhere in the world would not be easy. The project sponsors remain convinced, however, that it can and will be privately financed. For my part, I am confident that the remaining challenges will be overcome simply because events at home and abroad only underline more clearly with every passing day the compelling interest of Canada and the United States in seeing that the undertaking is carried through to a successful conclusion just as quickly as is humanly possible.



A publier vendredi
le 6 juillet 1979
à 13 h HAE

BOREAL INSTITUTE
JUL 11 1979

NOTES POUR UNE ALLOCUTION QUE LE DIRECTEUR GENERAL
DE L'ADMINISTRATION DU PIPELINE DU NORD,
L'HONORABLE MITCHELL SHARP, PRONONCERA DEVANT LE
CLUB KIWANIS D'OTTAWA
LE 6 JUILLET 1979

M. Le président, c'est en réfléchissant à ce dont je pourrais vous entretenir ici aujourd'hui que l'à-propos de la courte devise du club Kiwanis: "Nous bâtissons", m'a sauté aux yeux.

Cette devise m'a plus particulièrement frappé du fait qu'à l'Administration du pipeline du Nord, nous devons sans cesse garder à l'esprit, et quelquefois rappeler aux autres, que nous ne bâtissons pas.

Notre rôle, en tant que régie, est de surveiller la planification, la construction et le fonctionnement initial, au Canada, du gazoduc de la route de l'Alaska, le plus grand projet d'initiative privée du genre à avoir jamais été entrepris sur la planète; coentreprise canado-américaine, le gazoduc, qui couvrira une distance de quelque 5,500 milles, servira à acheminer le gaz de l'Arctique des deux pays vers les marchés du sud.

A la vérité, la tâche de construire et de faire fonctionner ce pipeline au Canada incombe non pas à l'Administration, mais au consortium Foothills, auquel le Parlement a octroyé en vertu de la Loi sur le pipeline du Nord des certificats de commodité et de nécessité publiques. C'est à un autre consortium que le congrès a confié la construction des tronçons américains du gazoduc reliant l'Alaska aux 48 Etats du Sud.

J'ai pensé qu'il serait peut-être intéressant ici de situer cette entreprise colossale dans le contexte de la situation énergétique à laquelle fait face l'Amérique du Nord, d'indiquer où en sont les travaux actuellement et d'exposer la nature du rôle que le Parlement a dévolu à l'Administration du pipeline du Nord.

Certains d'entre vous se souviendront peut-être que l'important potentiel de pétrole de l'Extrême-Nord a été confirmé en 1968, par la découverte, à Prudhoe Bay, en Alaska, de ce qui s'est révélé être d'immenses réserves de gaz et de pétrole. La première grande découverte de pétrole dans l'Arctique canadien a eu lieu deux ans après, dans la région du delta du Mackenzie. Un certain nombre de sociétés sont rapidement devenues partie à l'élaboration de différents projets de construction d'un pipeline qui acheminerait gaz et pétrole vers les marchés.

Toutes ces découvertes présentaient évidemment un intérêt considérable. Ce n'est cependant qu'après le déclenchement de nouvelles hostilités au Moyen-Orient, en 1973, qu'elles ont commencé à prendre une importance toute nouvelle, d'abord soulignée par le quadruplement des prix du pétrole sur les marchés mondiaux en l'espace de quelques mois, puis par l'embargo imposé sur les livraisons à destination d'un certain nombre de pays industrialisés de l'Occident.

Ces événements ont provoqué, à l'époque, de profonds bouleversements économiques dans le monde entier, plus particulièrement dans les pays les plus industrialisés. Il est toutefois devenu de plus en plus apparent qu'ils étaient symptomatiques d'une crise à l'échelle du globe, crise issue du risque de pénurie, même à un coût nettement supérieur, de nouvelles réserves pétrolières capables de répondre à une demande sans cesse croissante.

Tous les gouvernements sans exception ont alors reconnu l'urgence de dénouer cette crise et de prendre toutes les mesures nécessaires pour accroître leur autarcie énergétique par une baisse de leur consommation et une augmentation de leur offre inférieure. Cependant, l'élaboration et la mise en oeuvre de politiques concrètes visant à atteindre cet objectif en Amérique du Nord ont été lentes et inégales.

En 1969, un consortium s'est formé pour planifier la construction d'un oléoduc reliant Prudhoe Bay au port de Valdez, sur la côte méridionale de l'Alaska; de là, le pétrole devait être acheminé vers les marchés par pétroliers géants. Divers problèmes d'ordre juridique, social, environnemental et technique ont retardé le début des travaux de construction jusqu'en 1973 et l'oléoduc n'est entré en service qu'en juin 1977. Toutefois, même encore maintenant, certaines décisions restent à prendre concernant l'acheminement du pétrole vers les Etats du Midwest américain, qui en ont un besoin pressant; deux des solutions retenues à cet égard prévoient l'aménagement de canalisation traversant le Canada.

C'est vers 1974-75 que les organismes de réglementation des deux pays ont commencé à étudier différents projets de transport du gaz américain et canadien de l'Arctique. Comme beaucoup d'entre vous le savent, le point culminant de ce processus a été la série de négociations intensives que les gouvernements canadien et américain ont menée à l'été et au début de l'automne 1977 et qui ont abouti à un accord prévoyant la prise de toutes les mesures nécessaires pour faciliter la construction, par des intérêts privés, du gazoduc de la route de l'Alaska.

L'accord prévoyait, plus exactement, la construction d'une canalisation capable de transporter quotidiennement, sur une distance de 4,800 milles à partir de Prudhoe Bay, jusqu'à 2.4 milliards de pieds cubes de gaz naturel à travers l'Alaska, le Yukon, le nord-est de la Colombie-Britannique jusqu'à un point situé à quelque 160 milles au nord de Calgary (Alberta), où des tronçons ouest et est achemineraient le gaz jusqu'aux Etats de l'Ouest et du Midwest américain. Il autorisait en outre le Canada à construire, au besoin, une canalisation latérale de plus de 700 milles reliant le Delta du Mackenzie à la canalisation principale à Whitehorse, et pouvant acheminer chaque jour jusqu'à 1.2 milliards de pieds cubes de gaz vers les marchés canadiens.

Les deux pays ont tout intérêt à avoir accès le plus tôt possible à leurs immenses réserves de l'ouest de l'Arctique, car dans de nombreux cas, ils peuvent substituer le gaz naturel au pétrole étranger, à l'égard duquel leur dépendance, celle des Etats-Unis surtout, est énorme. Compte tenu des réserves de Prudhoe Bay, estimées à quelque 26 trillions de pieds cubes, le gazoduc de la route de l'Alaska devrait pouvoir remplir près de 5% de la demande américaine d'ici le milieu des années 80. Les réserves canadiennes du Delta du Mackenzie, de près de 5.3 trillions de pieds cubes, plus réduites en nombre absolu, n'en sont pas moins considérables en regard de notre consommation. Même si elles n'excédaient pas 700 millions de pieds cubes d'ici le milieu de la prochaine décennie, les livraisons quotidiennes arriveraient à satisfaire à plus de 10% de la demande prévue du Canada.

La pénurie d'essence et de gasoil que connaissent actuellement les Etats-Unis et certains autres pays ainsi que les nouvelles hausses importantes du prix du pétrole sur les marchés mondiaux attestent de la situation précaire à laquelle nous nous heurtons sur le plan énergétique. Il est vrai que les problèmes actuels proviennent, dans une certaine mesure, de facteurs qui peuvent fort bien être passagers, plus particulièrement de la perturbation de l'approvisionnement en pétrole iranien. Mais croyez-moi, cette situation est véritablement un présage de ce que nous réserve l'avenir.

Il est important, pour les Etats-Unis, d'avoir accès à de nouvelles sources d'énergie vastes et sûres qui lui appartiennent, à des prix qui, à la longue, soutiendront avantageusement la concurrence en regard d'autres sources d'approvisionnement, tant comme moyen, d'une part, d'accroître son autarcie que, d'autre part, de réduire le fardeau sans cesse

croissant que les importations de pétrole font peser sur sa balance internationale de paiements. Le gaz de l'Alaska ne constitue évidemment pas la réponse à tous ses problèmes énergétiques, mais il représente un grand pas vers leur solution.

Le Canada pour sa part n'est peut-être pas contraint d'exploiter ses propres réserves de gaz de l'ouest de l'Arctique aussi rapidement que son voisin du Sud, mais la différence réside uniquement dans le niveau plutôt que dans le genre d'exploitation. Si nous voulons accroître notre propre autarcie énergétique, il faut nous aussi avoir accès à ces ressources au moment voulu, pour satisfaire à nos besoins énergétiques croissants.

Alors, monsieur le président, à la lumière de tout cela et si la situation est aussi alarmante que je le donne à entendre, vous vous demandez sans doute pourquoi il a fallu quelque deux ans au moins avant que le projet de construction du pipeline de la route de l'Alaska ne se mette en branle et, par le fait même, pourquoi certains sceptiques des deux côtés de la frontière se demandent s'il sera même aménagé dans un avenir prochain.

Je me souviens que lorsque j'étais sous-ministre de l'Industrie et du Commerce sous feu C.D. Howe, un scepticisme semblable avait entouré le projet de construction du pipeline de la TransCanada. Pour certaines personnes, tous les problèmes sont insurmontables et croyez-moi, les problèmes n'ont pas manqué dans le cas du projet de la route de l'Alaska. A mon sens cependant, ce sont autant de défis à relever.

Beaucoup d'entre vous se souviendront, par exemple, de l'impasse dans laquelle s'est trouvé le Congrès, plus d'un an après la signature du traité sur le pipeline entre le Canada et les Etats-Unis, quant aux mesures législatives visant à établir une nouvelle tarification pour le gaz, préalable indispensable au développement du projet. Le problème a été réglé en octobre 1978, par l'adoption des mesures législatives pertinentes.

D'autres nuages sont cependant venus rapidement assombrir l'horizon. D'abord, le retard apporté par l'Administration au dépôt, devant le Congrès, des mesures législatives visant la création du bureau de l'inspecteur fédéral du pipeline (Office of the Federal Pipeline Inspector), qui jouera chez nos voisins un rôle semblable à celui que l'Administration du pipeline du nord assume au Canada. Puis,

le règlement d'un certain nombre de questions de réglementation complexes et difficiles, dont beaucoup supposent l'élaboration de nouvelles politiques et influent de façon déterminante sur la capacité du consortium à obtenir des fonds privés au titre du projet, a également nécessité beaucoup plus de temps que prévu. Le tracé de la canalisation en Alaska et son emplacement par rapport à l'oléoduc, qu'elle suivra parallèlement de Prudhoe Bay à un point situé près de Fairbanks, la nature du régime tarifaire qu'il faudra instaurer, la formule de rendement du capital à adopter pour inciter les sociétés participantes à limiter leurs dépenses ainsi que le partage des frais de traitement du gaz entre les producteurs et les distributeurs du marché américain étaient au nombre de ces questions.

Le Congrès a maintenant approuvé le projet présenté par l'Administration en vue de l'établissement du bureau de l'inspecteur fédéral du pipeline et les autorités, pleinement conscientes de l'urgence de la situation, s'occupent maintenant des questions de réglementation encore en suspens.

Les derniers mois ont été marqué, outre-frontière, de certains autres événements importants qui ont des répercussions considérables sur le projet. Alors que des questions de réglementation restent irrésolues, Exxon, un des plus importants propriétaires de réserves de gaz de Prudhoe Bay, a conclu avec trois distributeurs des ententes prévoyant l'écoulement de toute sa production sur une période de vingt ans. Un grand distributeur américain, l'American Natural, a révélé plus récemment qu'il cherchait à négocier son entrée au sein du consortium chargé de la construction des tronçons américains du pipeline.

Au Canada, c'est le projet prévoyant la "construction préalable" du tronçon sud du pipeline devant assurer, dans un premier temps, le transport du gaz albertain à destination des Etats-Unis, qui surtout a retenu l'attention au cours des derniers mois. Ce projet sera examiné en même temps que plusieurs autres par l'Office national de l'énergie, au cours d'une série d'audiences qui doivent commencer la semaine prochaine et se prolonger jusqu'à l'automne. Nul doute que l'une des grandes questions que l'Office devra analyser sera de savoir si le Canada possède un excédent de gaz suffisamment important pour que la construction préalable du tronçon sud soit économiquement réalisable.

Je n'ai évidemment pas l'intention de préjuger des conclusions de l'Office. Il faut remarquer cependant qu'un certain nombre des partisans de projets d'exportations concurrents

sont récemment rangés à la construction préalable de la canalisation de la route de l'Alaska. Le plus connu d'entre eux est peut-être la TransCanada, qui a accepté de s'associer au projet Foothills et cherche aussi à obtenir d'importants intérêts dans la Northern Border Company, qui construira le tronçon est du pipeline menant aux Etats du Midwest américain.

La construction préalable de la canalisation offre un certain nombre d'avantages importants. Elle permettrait de résorber ce que l'on appelle quelquefois la "bulle" de gaz de l'Alberta. Elle faciliterait le financement du projet tout entier par des intérêts privés. Enfin, l'échelonnement des travaux de construction exécutés au Canada assurerait un contenu canadien élevé. Cependant, la construction préalable ne sera autorisée que sous réserve de garanties sérieuses que le projet sera mené aussi rondement que possible.

Même si la lecture des quelques rares grands titres de journaux portant sur le sujet ne semble peut-être pas l'indiquer, je crois que l'assemblage des nombreuses pièces nécessaires à la concrétisation des plans du pipeline progresse de façon sensible à un certain nombre de points de vue.

En ce qui concerne l'Administration du pipeline du Nord, nous n'avons d'autre choix que de supposer que le projet sera mené à bien et d'assumer en conséquence les responsabilités que le Parlement nous a confiées.

Aux termes du mandat qu'elle a reçu en vertu de la Loi sur le pipeline du Nord, l'Administration est tenue de faciliter la planification et la construction expéditives du pipeline au Canada. Elle a été conçue à titre de "catalyseur", aux fins d'exercer à peu près tous les pouvoirs de réglementation du gouvernement fédéral qui influent sur la construction du pipeline par le consortium Foothills. L'Administration doit en outre coordonner les activités entreprises par les autres ministères et organismes fédéraux ainsi que les administrations provinciales et territoriales et reliées directement ou indirectement à l'entreprise.

J'ai souligné au tout début de mon allocution qu'il n'appartient pas à l'Administration de construire le pipeline au Canada. L'expérience de la construction de l'oléoduc Alyeska, en Alaska, a toutefois clairement démontré que le manque de coordination et de coopération entre les nombreux

ministères et organismes des différents paliers de gouvernement qui sont inévitablement associés à un projet de cette nature fait grimper les coûts de construction et provoque des perturbations profondes.

Outre la responsabilité de faciliter et d'activer la réalisation du projet, l'Administration s'est vu confier une autre responsabilité fondamentale, celle de veiller à ce que la construction et la mise en service du gazoduc se fassent de manière à maximiser les avantages économiques et industriels au Canada et à minimiser les effets nuisibles du pipeline sur les populations et leur environnement. Ce rôle découle également de l'expérience de l'Alyeska, grâce à laquelle nous connaissons les graves conséquences que, faute de précautions pertinentes, une entreprise colossale peut faire porter sur les populations autochtones, peu habituées à un développement industriel de large envergure, sur l'infrastructure réduite dans laquelle elles vivent et sur l'environnement vulnérable du Nord.

Il est bien évident que ces deux objectifs peuvent s'opposer. Je sais cependant que la planification soignée de tous les aspects du projet permettra d'atteindre un juste milieu.

J'ai indiqué tout à l'heure que toutes les mesures législatives et de réglementation essentielles à la poursuite du projet sont progressivement élaborées. Reste une question importante, celle du financement du projet par des intérêts privés. Les promoteurs ont reconnu dès le départ qu'il ne serait pas facile de rassembler tous les fonds privés nécessaires au financement d'un des plus grands projets de ce genre à avoir jamais été entrepris dans le monde; ils demeurent cependant convaincus qu'il est possible d'y arriver et qu'ils y parviendront. J'estime pour ma part que les défis qui restent seront relevés simplement du fait que les événements qui se produisent chaque jour, au pays comme à l'étranger, soulignent encore plus clairement que le Canada et les Etats-Unis ont tout intérêt à ce que l'entreprise soit menée à bonne fin aussi rapidement qu'il est humainement possible de la faire.

Date Due

Feb 80 yB			

37418

Pam:042[Sharp, M.]
6/7/79

SHARP, M.

AUTHOR

Notes for remarks to the Kiwanis

TITLE

Club of Ottawa.

DATE LOANED	BORROWER'S NAME	DATE DUE
stoff	Irina yB	Feb 80

37418

Pam: 042 [Sharp,M.] 6/7/79

SHARP, M.

Notes for remarks to the Kiwanis
Club of Ottawa

Boreal Institute for Northern
Studies Library
CW 401 Bio Sci Bldg
The University of Alberta
Edmonton, AB Canada T6G 2E9

University of Alberta Library



0 1620 0330 5230